

# Ferro Flash Namur



# Rail Miniature Mosan

Fondé en 1965, Le Rail Miniature mosan regroupe des modélistes ferroviaires et des amis des chemins de fer de la région namuroise.

Il leur permet de partager entre amis leur passion pour le rail, d'améliorer leurs connaissances ferroviaires ainsi que leur savoir-faire de modélistes.

Outre ses réunions mensuelles, le Rail Miniature Mosan propose à ses membres des réunions hebdomadaires consacrées à la construction et à l'exploitation d'un grand réseau HO, et des activités spécifiques pour ses membres juniors.

## COTISATIONS ANNUELLES :

- membre bienfaiteur :	1500 frs
- membre ordinaire :	1000 frs (*)
- membre junior (moins de 18 ans) :	500 frs (*)
- sympathisant (uniquement service "Ferro Flash Namur" :	600 frs

(\*) pour un second membre d'une même famille, sans service "Ferro Flash Namur", ces cotisations sont réduites de 250 frs.

Secrétariat : Philippe SEGERS rue des Champs 22 5800 GEMBLOUX tel : ( 081 ) 61 39 42

Compte bancaire : 360 - 0053510 - 69 du RAIL MINIATURE MOSAN à NAMUR

Local : Centre Culturel de Géronsart rue du Trèfle 5100 JAMBES

# Ferro Flash Namur

Editeur responsable : Jean-Claude BOTSPOEL rue du Hameau 28 5330 ASSESSE NAMUR

"Ferro Flash Namur" est le bulletin bimestriel du Rail Miniature Mosan.

Rédaction : André-Marie DUCARME rue de l'Eglise 53 5150 WEPION tel : ( 081 ) 46 08 52

Diffusion : Philippe SEGERS rue des Champs 22 5800 GEMBLOUX tel : ( 081 ) 61 39 42

Les articles de "Ferro Flash Namur" ne peuvent être reproduits qu'avec l'accord préalable de l'éditeur responsable.

# vie du club

## Au programme des prochaines réunions :

23 décembre : réunion mensuelle

projections : Nice - Coni (2) (Jean Dubuffet)

modélisme : peindre avec l'aérographe (J.Quoitin)

30 décembre : séance réseau(x)

6 janvier : séance réseau(x)

13 janvier : séance réseau(x)

20 janvier : séance réseau(x)

27 janvier : réunion mensuelle

circulations sur le réseau : les TEE

projections : les diesel à "gros nez" (J.Quoitin)

modélisme : terres à décor, pastels, gouaches et pigments...

3 février : séance réseau(x)

10 février : séance réseau(x)

17 février : séance réseau(x)

24 février : réunion mensuelle

circulations sur le réseau : l'Autriche (ÖBB)

programme : voir FFN n°35

## Calendrier des réunions de 1989

RÉUNIONS MENSUELLES : les vendredis 27 janvier - 24 février - 17 mars (Assemblée générale) - 28 avril - 26 mai - 23 juin - 28 juillet - 25 août - 22 septembre - 27 octobre - 24 novembre et 22 décembre.

RÉUNIONS "RÉSEAUX" : tous les autres vendredis, excepté le 21 juillet.

## Nouvelles des réseaux

Depuis de nombreux mois les travaux d'électricité n'ont plus avancé sur le réseau HO. Le responsable de ce chantier, Olivier Foncoux, serait-il donc irremplaçable ?

En attendant qu'il trouve de nouveaux loisirs à consacrer au train miniature, il serait bon de mettre fin à une situation aussi inopportune.

Deux membres juniors qui ont déjà pris part à la construction du réseau sont tout disposés à prendre la relève, mais il faudrait au moins un membre majeur et vacciné pour les épauler...

Le réseau 'N' avance bien. Depuis la parution de notre dernier numéro, la plupart des voies et aiguillages ont été posés. On a même pu se permettre quelques va-et-vient de locomotives pour voir si rien ne clochait. ça vient, ça vient...

Nouvelle activité lors des réunions du vendredi soir : sous la guidance d'un illustre gourou (\*), les novices s'initient aux mystères du pur modélisme. Un garage et un bungalow sont déjà sortis de leurs mains de moins en moins inexpertes.

(\*) Philippe Moniotte, que les lecteurs de Loco Revue connaissent bien.

## Appel aux compétences

L'appel aux modélistes lancé dans le numéro 33 est resté sans réponse. Se peut-il que les réalisations proposées vous semblent trop difficiles ? Si c'est le cas, vous pouvez vous rabattre sur des choses plus simples telles que des arbres en fil métallique torsadé : il en faut tellement pour le réseau que votre talent sera le bienvenu.

Qui pourrait aussi réaliser 3 crocodiles en HO, les plus ressemblants possible, mais compatibles avec le frotteur Märklin ?

Nous cherchons enfin l'une ou l'autre compétence en fait de téléphonie, afin de concevoir et d'installer un système simple pour les annonces de bloc (cfr n°33).

## publications

### "LES CHEMINS DE FER BELGES ET LUXEMBOURGEOIS EN COULEURS"

par M.L. Vocke, Pierre Herbiet et J.L. Vanderhaegen

Un superbe album de photographies couleurs pleine page de très belle qualité, illustrant la modernisation des réseaux belge et luxembourgeois au cours de la dernière décennie (1980-1988).

Ouvrage relié et couverture illustrée en couleurs; 176 pages et 152 photos en couleurs. Format 21,2 x 26,4 cm à l'italienne.

Les membres intéressés par cet ouvrage peuvent le commander en s'adressant au trésorier, Claude CARPET (071 / 72 87 41).

Le calendrier "LOCO '89" (Ediblanchart) et le nouveau livre de Max Delie et J.P. Schenkel sur les locomotives électriques de la SNCB (voir encart dans le n° 33) peuvent aussi être obtenus auprès de Claude Carpet.

# récréation ferroviaire

## MOTS CROISES

proposés par M. Archambeau

Solution du n° précédent

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1										
2					■		■			
3		■						■	■	
4						■				
5				■						
6			■							
7						■				
8					■				■	
9			■							
10						■				

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	E	C	A	R	T	E	M	E	N	T
2	C	H	I	M	E	R	E	S	■	R
3	L	E	G	A	L	E	S	■	I	O
4	I	■	U	■	E	S	S	I	E	U
5	S	O	I	E	S	■	A	C	■	V
6	S	O	L	■	C	I	G	A	R	E
7	E	■	L	■	O	D	E	R	■	R
8	S	C	A	L	P	■	R	E	N	E
9	■	A	G	E	E	■	I	■	E	■
10	F	L	E	U	R	D	E	S	O	L

### HORIZONTALLEMENT

- \* 1. Les fils nourriciers. \* 2. Eau de vie. - Arriva de la côte et chuta.  
 \* 3. Pour l'embarquement. \* 4. Non apprêtées. - Rusé personnage de Shakespeare.  
 \* 5. Candide si elle est blanche. - Il adoucit les heurts. \* 6. Divinité de petite taille. - Met un pied sur le patin et le maintient ferme. \* 7. Ses eaux grossissent le Rhône. - Berceau de locomotives à vapeur. \* 8. Poisson à chair estimée. - Indique clairement les choses. \* 9. Article de souk. - Sa thèse a convaincu. \* 10. Il s'use au travail. - Ca monte aux arbres.

### VERTICALEMENT

- \* 1. Ils sont brossés régulièrement. \* 2. Mesure la quantité d'électricité. - Fit prendre une couleur dorée. \* 3. Bonnet à pompon. - Jamais avant un point.  
 \* 4. Troublée. - Celui du chemin de fer peut s'énoncer: "vitesse, confort, sécurité". \* 5. Corps céleste. - Pas tout à fait sot. \* 6. Fruit. - Relie Saint-Omer à la mer. - La série 18 par exemple. \* 7. Crédules. \* 8. On y accède aussi par un pont. - Au calme après la tempête. \* 9. Pas très loin. - Formation militaire. - Rayon. \* 10. Les IC ne parcourent pas cette ligne.

# actualité

► L'Espagne joue l'Europe et opte pour la grande vitesse en vue d'une intégration européenne de plus en plus complète et poussée. Le gouvernement espagnol actuel se prépare à prendre une décision historique : l'homologation européenne du réseau ferroviaire espagnol dont l'écartement des voies passerait ainsi du 1,674 m actuel au 1,435 m de la plupart des réseaux européens. Cela reviendrait à mettre fin à l'isolement ferroviaire de l'ensemble de la péninsule ibérique (le Portugal avec son écartement de 1,665 m se trouverait dans l'obligation d'adopter cette solution) qui se justifiait dans le passé par des considérations militaires de défense, complètement dépassées de nos jours. Gros investissements en perspective car le réseau espagnol compte 13.000 km et tout le matériel roulant est à modifier ou à remplacer. De plus, une nouvelle ligne Madrid-Séville doit être terminée pour l'Exposition Universelle de 1992, et l'on prévoit également une nouvelle ligne Madrid-Barcelone.

► Lors d'une visite effectuée fin octobre par l'Arbac à l'AC Salzennes, M. R. Huysman y a observé le matériel suivant :

- au hall 8 (réparation caisses et châssis) :

HLE : 1802 (NK) - 2012 (FEO)\* - 2022 (FEO)\* - 2604 (MKM) - 2612 (MKM)  
- 2716 (FSD) - 2724 (NK) - 2740 (NK)

HLD : 5120 (LNC) - 5192 (FHS) - 5209 (FEO) - 5316 t (MUT) - 5525 (NK)  
- 8220 (NK) - 8517 (FNDM) - 8523 (FNDM)

- à l'extérieur, côté Fond des Bas-Prés :

HLD : 5154 (FNDM) tamponnée, châssis plié à une extrémité - 5193 (FHS) - 8212 (FGH) (tamponnée, accident du 26.07.1988 à Bif-Soignies) - des locomotives radiées : 6006, 6021, 6062, 6072, 6078, 6083, 8306 (première de la série 83 radiée)

- à l'extérieur, côté Ronet :

HLD : 5158 (FNDM) - des locomotives radiées : 5922, 6104 (avec une face d'extrémité peinte en gris très clair).

Les manoeuvres y étaient assurées par le locotracteur 9147 (FEO) et l'on notait la présence de la locomotive à vapeur AD 07 du chemin de fer des trois vallées, dont la chaudière était séparée du châssis.

\* Les HLE 2012 et 2022 en ressortiront-elle en bleu/jaune ?

► L'annonce officielle de la fermeture prochaine aux trains de marchandises de la ligne Dinant-Givet a ému le conseil communal de Dinant qui s'oppose énergiquement à cette éventuelle décision, car cette ligne est nécessaire au développement économique de la Haute-Meuse namuroise. Ledit conseil communal demande instamment à tous les mandataires namurois de conjuguer leurs efforts afin que non seulement la ligne soit maintenue pour le trafic des trains de marchandises, mais encore que pour 1992 (date d'ouverture d'un grand marché européen sans contrainte) soit rétabli le trafic voyageurs entre Dinant et Charleville. Rappelons que les trains de voyageurs, assurés depuis mai 1984 par des autorails de la SNCF, y ont été supprimés depuis mai 1988. Le maintien de cette ligne est également demandé par de nombreux industriels du département français des Ardennes. Tous ces efforts conjugués feront-ils fléchir la SNCB ?

► Du samedi 12 novembre 1988 au 21 avril 1989, un train dénommé "Technorame" va parcourir trois provinces wallonnes, à savoir :

- Hainaut : Mons (12-25/11) - Erquelinnes (17-23/12) - Charleroi (24/12 - 13/1) - Tournai (14-20/1) - Ath (28/1 - 3/2) et Mouscron (4-24/2)
- Liège : Eupen (26/11 - 2/12) - Waremme (10-16/12) - Verviers (21-27/1) - Huy (22-28/4) - Liège (29/4 - 19/5)
- Luxembourg : Bastogne (3-9/12) - Jemelle (25/2 - 3/3) - Arlon (18-24/3) - Libramont (8-14/4) - Virton (15-21/4)

Comme vous pouvez le remarquer, ce train des technologies nouvelles ne fera aucune étape dans la province de Namur car notre province n'est sans doute pas considérée comme une zone de reconversion sidérurgique wallonne ! Et pourtant, ce train a été mis en circulation pour faire connaître aux petits Wallons (à l'exception des Namurois !) les technologies nouvelles créant les emplois de demain dans les domaines de l'informatique, de la robotique et des bio-technologies. La seule solution pour les enfants namurois, accompagnés de leurs parents, est de se rendre dans une des villes énumérées ci-avant où ils pourront s'intéresser aux technologies nouvelles, par le son, l'image, l'objet et le rêve et verront dans une des voitures un train miniature "digitalisé". Quant aux amateurs de chemins de fer grande nature, ils pourront admirer un train composé de 17 voitures, remorqué par la HLE 2109, le tout en vert "Veronèse". Une ? pas comme les autres : modélistes, au travail ! A moins que LIMA ?

► La SNCB étudie un projet de mise en service, dès le changement d'horaires du dimanche 28 mai 1989, d'une liaison directe entre Jambes-Nord et Bruxelles, et ce, pour répondre aux souhaits de nombreux navetteurs, et désengorger le centre de Namur aux heures de pointe. Notons qu'à cette date, la nouvelle gare de Jambes-Nord sera ouverte et un parking SNCB s'ajoutera aux emplacements déjà disponibles dans les environs. Le matin, une automotrice partirait à vide de Namur à Jambes et au retour on s'accrocherait en gare de Namur aux trains IC 1830, 980, 1831, 981 et 1832. Le soir, une automotrice des trains IC 1815, 1816, 965, 1817, 966 et 1818 continuerait de Namur vers Jambes-Nord et reviendrait à vide à Namur. Mais un problème technique reste à résoudre : les parcours à vide peuvent-ils être assurés à contre-voie ? Cette mesure faciliterait l'exploitation de ce service, mais est-elle réalisable vu que les trains de la relation Namur-Dinant donnent ou relèvent, en gare de Namur, les correspondances des trains de cette relation Bruxelles-Namur ?

► La SNCB projette de moderniser l'itinéraire Ottignies-Fleurus-Auvélais-Namur-Dinant-Bertrix-Athus pour offrir aux ports flamands une meilleure liaison avec l'Est de la France, la Suisse et le Nord de l'Italie. En effet, la SNCB voudrait concentrer, pour ce qui est de la région wallonne, l'essentiel du trafic nord-sud sur deux axes : Bruxelles-Ottignies-Namur-Libramont-Arlon pour le transport des voyageurs et l'axe précité pour le transport des marchandises. Mais pour cela, ces lignes devront être aménagées et équipées de la manière la moins coûteuse et la plus appropriée pour augmenter la vitesse, accroître la qualité et la régularité du service et réduire les coûts d'exploitation, et ce, en vue d'obtenir des liaisons ferroviaires de haute performance. Comme gros travaux, notons qu'il faudra électrifier le tronçon Fleurus-Auvélais, terminer l'électrification de Namur-Dinant et établir une troisième voie entre Namur et Auvélais. L'électrification de Dinant-Athus ne serait pas, elle, pour tout de suite. Ces investissements réclameront à ne pas en douter d'importants moyens financiers.



# rétro rail

## courrier des lecteurs

### 1. Les "204" sur la relation Bruxelles-Paris

Dans notre article consacré aux Diesel 204 (FFN 31 - page 8), nous avons écrit que l'électrification, le 26 mai 1962, de la section Tergnier-Aulnoye de la ligne Paris-Bruxelles avait limité nos 204 à Aulnoye, et ce, jusqu'à l'électrification totale de la ligne précitée en septembre 1963.

A ce sujet, M. R. Huysman nous a précisé la chronologie de la dernière phase de l'électrification de la ligne Paris-Bruxelles et les derniers services de nos 204 sur cette relation :

- du dimanche 26 mai 1963 (premier jour de l'exploitation électrique de Braine-le-Comte-Mons) au samedi 13 juillet 1963, les trains internationaux (autres que les TEE) ont été remorqués sur Bruxelles-Aulnoye par des couplages électriques type 150 (actuellement série 15) de Bruxelles-Midi et Diesel type 204 de Schaerbeek, cette dernière assurant entre Mons et Quévy l'alimentation en air, la traction du train et la pousse de la locomotive électrique
- la section Mons-Quévy fut ouverte à la traction électrique pour les trains internationaux le dimanche 14 juillet 1963 et pour les autres trains le dimanche 28 juillet 1963 (l'aménagement des voies locales ayant été achevé pour cette date).
- c'est à partir du 1er septembre 1963 que sont apparus les premiers trains TEE en traction électrique (trains E 129 et E 128)
- ce n'est qu'après 57 jours d'exploitation commerciale régulière que fut inaugurée l'électrification de la ligne reliant les capitales franco-belge. Cela se passait le 9 septembre 1963.

### 2. Accidents des 16 décembre 1957 (FFN 32 - page 16) et 4 octobre 1967 (FFN 33 - page 12)

Dans notre rubrique "Annales", nous vous avons relaté les deux accidents repris en rubrique. M.R. Huysman nous a livré ses commentaires sur ces événements :

- le 16 décembre 1957, le flanc gauche de l'élément B de l'AM 228.526 du train électrique 1304 a été entièrement arraché par le bord arrière droit de la dernière voiture du train 2756, non pas à l'entrée de Bruxelles-Midi, mais à la bifurcation Bruxelles Petite-Ile, BK 3,1 de la ligne 50A. Châssis plié, véhicule irréparable et si malaisément transportable qu'il a été dépecé peu après par la remise voisine de Bruxelles Midi. L'élément ABD ayant subi principalement des dégâts de carrosserie a été réaménagé en élément BD et tenu en réserve.
- le 4 octobre 1967, à Fexhe-le-Haut-Clocher, le train électrique 812 sur voie B a heurté la queue de l'électrique 5711 (AM 228.061, 228.085 et 228.510) sortant de la voie centrale en direction de Voroux Formation. A ce stade, il n'y avait pas encore de dégâts importants. Par malheur, en déraillant, la locomotive 122.001 du train 812 a pris en écharpe la dernière voiture du train électrique 1310 (AM 228.117 et 228.055) en passage sur voie A. Ce train n'a pas déraillé, mais le flanc droit de l'élément BD de l'AM 228.055 a été labouré en profondeur. Cet accident trouva son occasion première dans l'enfoncement d'une barrière du passage à niveau de Momalle par un automobiliste prenant immédiatement la fuite, son forfait accompli. Traumaté par cet incident, le signaleur commit une erreur qui amena l'accident précité dont le bilan final s'éleva à 13 tués.



# nos «Vapeur»

du 1/1/1946 à leur dernier panache

Plus de 95 % de modèles réduits représentant nos locomotives à vapeur, qu'ils soient produits par les fabricants ou réalisés par des amateurs, se rapportent à la période comprise entre le 1er janvier 1946 (date de la dernière renumérotation du parc vapeur) et le 20 décembre 1966 (date du dernier train de voyageurs remorqué par une locomotive à vapeur). C'est en effet une période que beaucoup d'entre nous ont encore connue et pour laquelle l'on est en possession d'une très importante documentation (photos, livres, récits, etc ...).

Vous avez acheté ou réalisé la locomotive de vos rêves et vous désirez la montrer dans les expositions organisées par les clubs de trains miniatures. Mais êtes-vous à même de répondre aux innombrables questions posées par les visiteurs tant en ce qui concerne votre modèle que celui grandeur nature dont vous vous êtes inspirés ? Peut-être bien que oui, peut-être bien que non ? Dans cette dernière hypothèse, nous espérons bien que cet article, dont la suite paraîtra dans nos prochains numéros, vous permettra de faire plus ample connaissance avec les locomotives auxquelles fut appliquée la renumérotation du 1er janvier 1946.

## Classification et numérotation

### - Classification

C'est seulement à partir de 1876 que les locomotives de l'Etat, ainsi que la plupart des machines provenant des compagnies rachetées, ont été classées par types (mesure appliquée également le 1er janvier 1925 aux locomotives dites "Armistice" désignées jusqu'alors sous leur appellation allemande et qui furent aussi classées selon la pratique belge). Remarquons que quelques locomotives disparates avaient été classées "hors type" et désignées simplement par leur numéro de série. A partir du 1er janvier 1925, l'Etat avait fait désigner séparément les diverses versions de locomotives groupées auparavant sous le même type.

### - Numérotation

Jusqu'en septembre 1931, les locomotives étaient numérotées au fur et à mesure des livraisons, indépendamment du type et certaines portaient le numéro de locomotives réformées. A partir d'octobre 1931, la SNCB appliqua une numérotation plus rationnelle à quatre chiffres dont les deux premiers représentaient le type de la locomotive et les deux derniers le numéro de la locomotive de ce type. Mais ce système présentait cependant une difficulté car quand l'effectif d'un type dépassait la centaine, il fallait modifier les deux premiers numéros. C'est pour éviter cela qu'il fut décidé en 1945 de simplifier la numérotation en ajoutant un chiffre et en séparant par un point le type et le numéro de la locomotive de ce type. L'application de cette nouvelle numérotation fut décidée pour le 1er janvier 1946 et fit l'objet de la circulaire n° 9.1.100 de la Direction M datée du 12 décembre 1945, que nous reproduisons ci-après :

Bruxelles, le 12 décembre 1945

2 annexes

Remises à locomotives  
Ateliers de réparation de Antwerpen-Dam,  
Bruxelles-Midi, Gentbrugge, Leuven, Liège-Varin,  
Luttre, Mechelen, St-Martin, Salzinnes  
Chefs de groupe - adjoints E et M.  
Direction M., bureaux 22-2, 22-3, 26-1, 26-2, 26-3,  
26-4, 26-5, 26-6, 28-1  
Direction E.  
Service des Finances (Mécanographie).

I. Renumérotation des locomotives

A partir du 1er janvier 1946, la classification et la numérotation des locomotives seront modifiées conformément aux indications du tableau ci-après :

Types actuels	Nouvelles dénominations des types	Numéros attribués	
		de	à
1	1	1.001	1.035
5	5	5.001	5.004
6	6	6.001	6.006
7	7	7.001	7.074
8	8	8.001	8.042
9	9	9.001	9.042
10	10	10.001	10.049
11	11	11.001	11.046
12	12	12.001	12.006
14	14	14.001	14.032
15	15	15.001	15.047
16	16	16.001	16.062
18	18	18.001	18.078
19	19	19.001	19.003
20	20	20.001	20.010
22	22	22.001	22.034
24	24	24.001	24.012
25	25	25.001	25.021
26	26	26.001	26.100
28	27	27.001	27.003
29	82	82.001	82.002
30	30	30.001	30.091
31	31	31.001	31.200
33	33	33.001	33.008
34	83	83.001	83.002
35	35	35.001	35.004
36	36	36.001	36.093
38	38	38.001	38.149
40	40	40.001	40.069
41	41	41.001	41.220
44	44	44.001	44.326
48	48	48.001	48.035
49	49	49.001	49.005
50	50	50.001	50.005
51	51	51.001	51.197
53	53	53.001	53.375
57	57	57.001	57.062
58	58	58.001	58.038
59	59	59.001	-
60	60	60.001	60.016
61	61	61.001	61.003
62	62	62.001	62.015
64	64	64.001	64.168
66	66	66.001	66.039
67	67	67.001	-
69	69	69.001	69.013

Types actuels	Nouvelles dénominations des types	Numéros attribués	
		de	à
71	71	71.005	71.032
72	72	72.002	72.027
74	71	71.001	71.004
75	72	72.001	-
76	76	76.001	76.005
77	77	77.001	77.004
80	80	80.001	-
81	81	81.001	81.582
87	87	87.001	-
88	88	88.001	88.002
89	89	89.001	89.005
90	90	90.001	90.041
91	91	91.001	91.005
92	92	92.001	92.006
93	93	93.001	93.081
94	94	94.001	94.006
95	96)	-	-
96	96)	96.001	96.030
97	97	97.001	97.056
98	98	98.001	98.048
99	99	99.001	99.020

Le numéro de chaque locomotive comporte 4 ou 5 chiffres.

Le premier chiffre, ou les deux premiers suivant le cas, sont caractéristiques du type; les trois derniers donnent le numéro d'ordre de la locomotive dans le type.

Le nombre indice du type et le numéro d'ordre sont séparés par un point.

#### Tableau de renumérotation

Un tableau de renumérotation est annexé à la présente; il indique pour chacune des locomotives de l'effectif, le numéro actuel et le nouveau numéro à appliquer.

Il y a lieu de remarquer que les locomotives type 30 (type 31 non transformées) figurent également parmi les locomotives type 31; il doit être entendu que c'est le numéro correspondant au numéro actuel qui doit leur être apposé tant qu'elles ne seront pas transformées.

#### Endroits où doivent être apposés les numéros

Les numéros doivent être apposés :

- sur la porte de la boîte à fumée
- des deux côtés de la marquise
- à l'arrière de la locomotive (hl tender) ou à l'arrière du tender accouplé à la locomotive.

Les numéros apposés sur la porte de la boîte à fumée et à l'arrière de la locomotive ou de son tender seront peints à la couleur beige clair conformément aux indications de l'annexe.

Les numéros qui doivent être appliqués sur chacune des faces latérales de la marquise seront portés sur des plaques elliptiques en laiton; en attendant la fourniture de celles-ci, les nouveaux numéros seront également peints à la couleur beige clair conformément aux indications de l'annexe.

#### Mesures d'exécution

Services chargés de la renumérotation.

##### a) Locomotives en service

Par les remises propriétaires à la date du 20 décembre 1945.

b) Locomotives hors de service ou en "parc"

Par les services qui les détiennent dans leurs dépendances à la date du 20 décembre 1945.

c) Locomotives en réparation

Par les ateliers réparateurs pour toutes les locomotives qui seront dans leurs dépendances à la date du 20 décembre 1945 et pour toutes celles qui leur parviendront non renumérotées du 20 décembre au 31 décembre 1945.

Les services intéressés vérifieront le tableau de renumérotation et signaleront sur-le-champ au bureau 22-1 les erreurs ou anomalies constatées.

La renumérotation devra être terminée obligatoirement le 31 décembre 1945

Du 20 au 31 décembre 1945, les documents du Service M. indiqueront simultanément le numéro actuel et le numéro nouveau (ex 503 - 5.003) mais seul le numéro actuel devra être pris en considération pour la détermination de la locomotive.

A partir du 1er janvier 1946, les locomotives de tout l'effectif seront indiquées aux documents du Service M. par leur numéro nouveau.

II. Numérotation des chaudières des locomotives

Rien n'est changé à la numérotation des chaudières.

III. Carnets historiques

Les carnets historiques en service actuellement seront complétés par l'indication des nouveaux numéros attribués aux locomotives.

IV. Destination à donner aux plaques en laiton portant le numéro actuel des locomotives

Les plaques en laiton appliquées aux faces latérales de la marquise seront enlevées et envoyées à l'A.C. de Malines avant le 15 janvier 1946.

V. Plaques indiquant le nom des remises propriétaires

Les plaques indiquant le nom des remises propriétaires et qui ne conviennent plus seront enlevées et expédiées aux remises intéressées. En attendant le remplacement éventuel de celles-ci, le nom de la remise propriétaire en abréviation télégraphique sera peint des deux côtés de la marquise dans un rectangle avec bord de 5 mm et aux dimensions extérieures de 284 x 100 ou de 208 x 100; les lettres auront 60 mm de hauteur et seront du type III de la carte 14146 M.

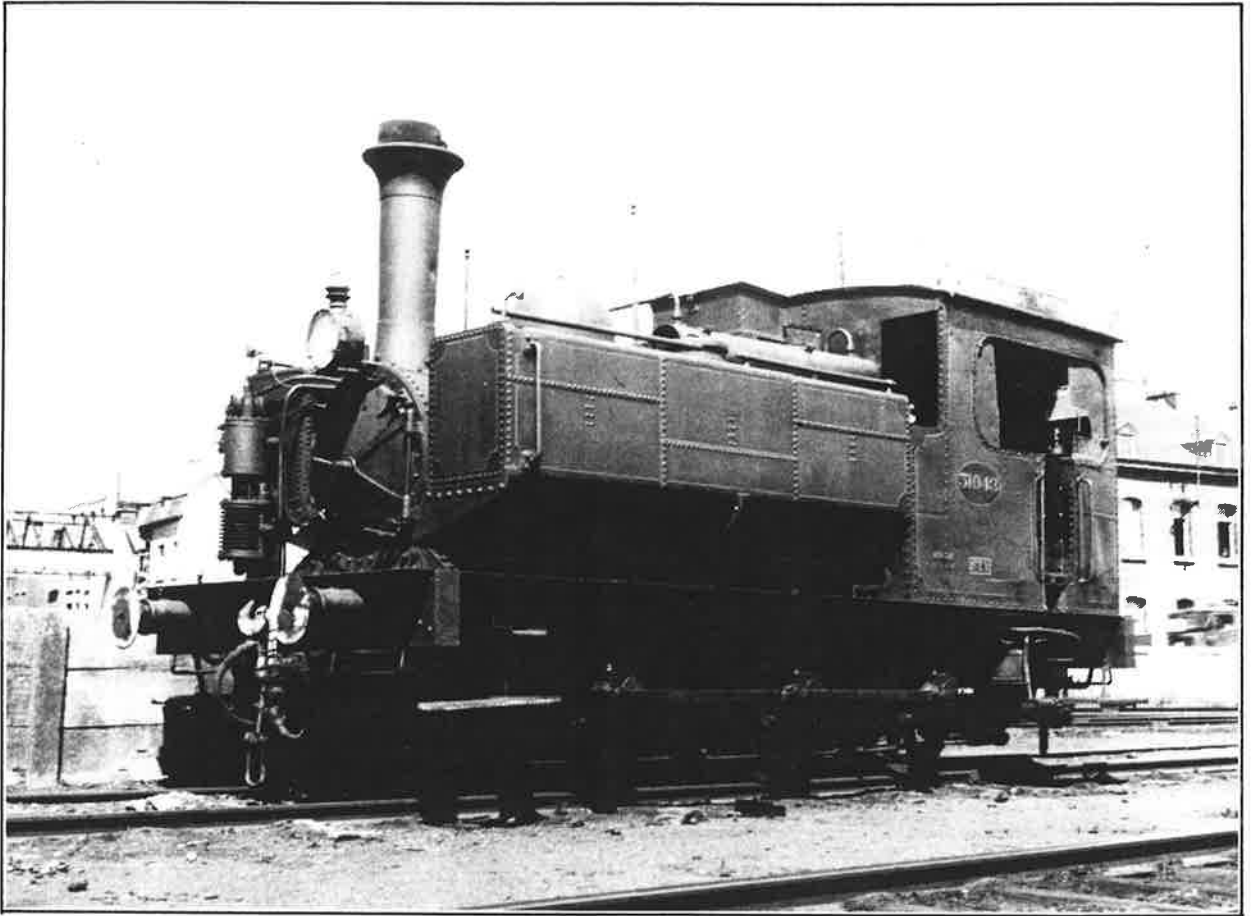
VI. Fourniture des poncifs

Les poncifs reproduisant les chiffres, lettres figurant aux plans C.870 T - C 928 T - 14099 M - 14146 M de même que les ellipses de 304 x 474 ou de 304 x 535 seront réalisés par l'A.C. de Malines et fournis d'office à toutes les remises et ateliers centraux intéressés.

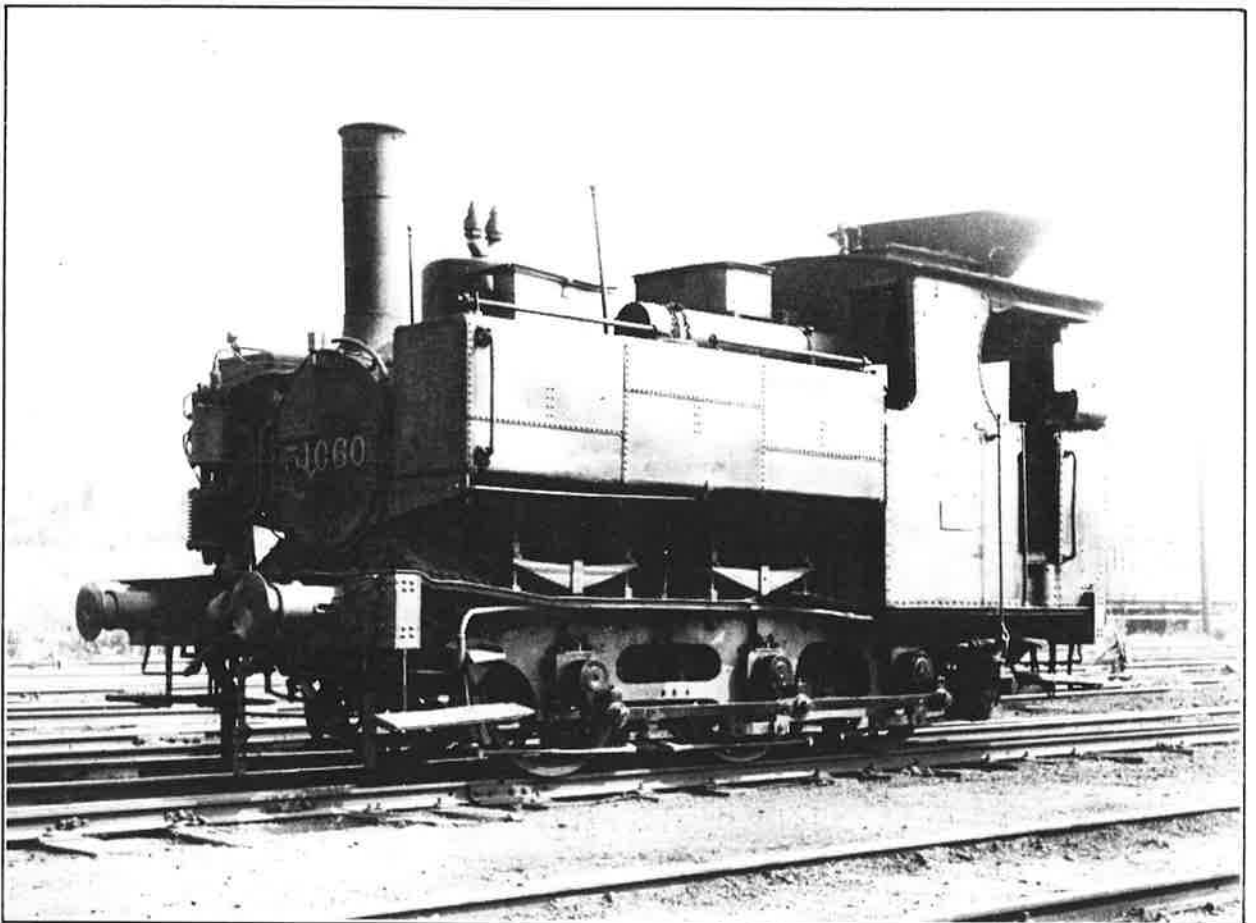
LE DIRECTEUR DU MATERIEL,  
Ghislain.

NDRL : En ce qui concerne les plaques indiquant le nom des remises propriétaires, M. R. Huysman nous signale que :

- les plaques en question étaient devenues d'une extrême rareté, la guerre ayant fait son oeuvre. Le bronze avait été, disons, "récupéré" en raison de sa valeur élevée,
- le "remplacement éventuel" des plaques porteuses des abréviations télégraphiques n'a jamais eu lieu.



*Locomotive type 51 (51.043) de la remise de Tournai - collection Ph. Dambly*



*Locomotive type 51 (51.060) de la remise de Montignies - coll. Ph. Dambly*

## Type 51

Cette petite locomotive-tender très réussie fut créée par Belpaire en 1866. C'était une machine de manoeuvres à trois essieux accouplés, roues de 1,200 m et cylindres intérieurs. Elles furent construites jusqu'en 1905, au nombre de 470 exemplaires - St-Léonard (155), Haine-St-Pierre (57), Tubize (54), Couillet (52), Carels (40), Boussu (29), Evrard (18), Energie (18), La Meuse (13), La Biesme (10), Lambert (9), Cockerill (4), Franco-Belge (4), Gilain (3), Hanrez (3) et 1 exemplaire dont le constructeur est inconnu - et par séries différant entre elles par certains détails : longerons, tablier, frein, dôme, abri, cheminée, etc. Les premières machines de ce type étaient dépourvues d'abri et munies d'un frein à patin agissant par friction sur le rail. On remarquait les soutes latérales en "panier" à section ovale. Quelques années plus tard, les machines des séries primitives furent envoyées à l'Arsenal de Malines pour recevoir un petit abri et un frein à sabots mû par la vapeur. En 1888, plusieurs locomotives ont été dotées d'une nouvelle chaudière, de soutes à section rectangulaire et d'un abri complet. Suivant les séries, le poids de charge variait de 27,10 à 34,50 t.

A la renumérotation du 1er octobre 1931, l'effectif s'élevait à 198 locomotives qui reçurent les numéros 5100 à 5297. Quant à la renumérotation en vigueur à partir du 1er janvier 1946, elle fut appliquée sur 106 locomotives dont les numéros figurent dans le tableau repris ci-après :

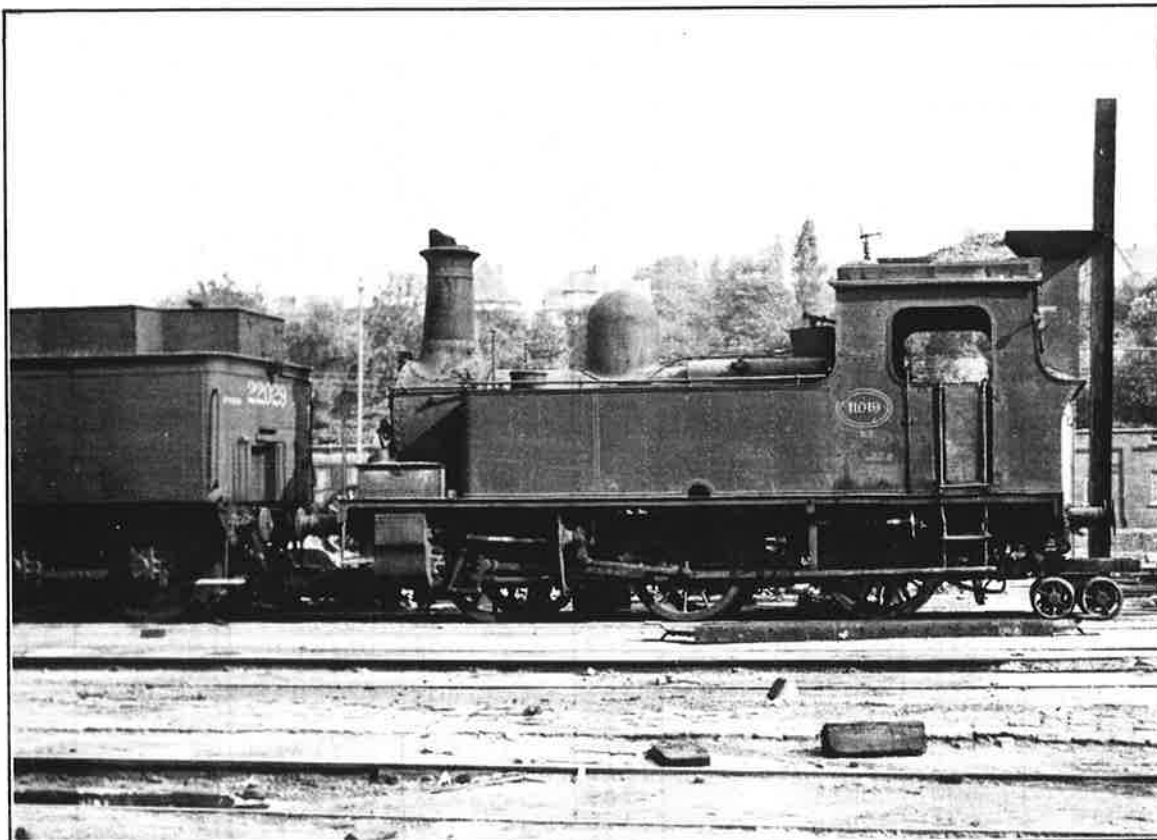
Numérotations			Constructeur		Année de		Dernière remise propriétaire
01.01.46	01.10.31	à la livraison	nom	n°	prise en écritures	mise hors écritures	
51.001	5102	14	St-Léonard	1289	../1902	01/1952	FBC
51.003	5103	17	Tubize	1217	../1900	04/1958	FMS
51.004	5104	24	St-Léonard	1291	../1902	05/1955	FEO
51.005	5105	25	St-Léonard	1292	../1902	08/1951	FYM
51.008	5108	35	St-Léonard	1360	../1903	07/1947	FLV
51.009	5109	40	Tubize	1170	../1899	07/1949	FYM
51.010	5110	44	Lambert	22	../1889	02/1949	NZ (*)
51.011	5111	45	St-Léonard	1294	../1902	11/1955	LNC
51.013	5113	53	St-Léonard	1330	../1903	08/1951	LNC
51.015	5115	60	Lambert	23	../1889	02/1950	FLS
51.016	5116	63	Evrard	371	../1881	08/1953	FMS
51.017	5117	71	Tubize	1000	../1896	09/1953	FMS
51.018	5118	75	St-Léonard	1299	../1902	08/1953	FMS
51.019	5119	78	St-Léonard	813	../1889	06/1953	FTY
51.020	5120	79	St-Léonard	1367	../1903	01/1955	FEO
51.021	5121	83	St-Léonard	1368	../1903	04/1958	FYM
51.024	5124	98	St-Léonard	1301	../1902	04/1959	MBX
51.025	5125	102	St-Léonard	1370	../1903	09/1957	FKR
51.026	5126	107	St-Léonard	1417	../1905	03/1952	ANS
51.028	5128	121	St-Léonard	1336	../1903	11/1955	LNC
51.031	5131	127	St-Léonard	1373	04/1904	08/1952	FSN
51.032	5132	130	Tubize	1203	../1900	07/1954	FKR
51.033	5133	133	St-Léonard	814	../1889	07/1949	MBX (*)
51.035	5135	142	St-Léonard	1376	../1904	06/1953	FLS
51.036	5136	145	St-Léonard	1420	../1905	07/1954	FEO
51.039	5139	165	Energie	92	../1903	12/1957	FKR
51.040	5140	172	St-Léonard	1421	../1905	11/1953	FLS
51.042	5142	178	Energie	93	../1903	08/1952	FYM
51.043	5143	182	St-Léonard	1305	../1902	12/1952	FTY
51.044	5144	191	St-Léonard	1306	../1902	08/1951	LNC
51.045	5145	195	St-Léonard	1307	../1902	12/1952	ANS
51.046	5146	209	St-Léonard	1423	../1905	12/1952	FKR
51.047	5147	213	Lambert	25	../1889	11/1954	FKR
51.048	5148	2066	Hanrez	48	../1895	07/1954	FYM
51.049	5149	233	St-Léonard	1424	../1905	07/1949	FYM
51.051	5151	238	St-Léonard	1341	../1903	07/1949	FEO
51.052	5152	240	Energie	95	../1903	08/1952	FEO
51.053	5153	242	Energie	96	../1903	04/1958	FYM
51.054	5154	245	St-Léonard	1425	../1905	02/1950	GT
51.060	5160	259	HaineStPierre	182	../1882	02/1950	FMY
51.061	5161	266	St-Léonard	1155	../1898	04/1958	FKR
51.063	5163	273	Boussu	119	../1902	01/1952	LNC
51.064	5164	291	La Meuse	1506	../1899	02/1953	LNC

Numérotations			Constructeur		Année de		Dernière remise proprié- taire
01.01.46	01.10.31	à la livrai- son	nom	n°	prise en écritures	mise hors écritures	
51.065	5165	301	Boussu	164	../1905	08/1951	GT
51.067	5167	313	Boussu	165	../1905	09/1961	LNC
51.068	5168	316	St-Léonard	1247	../1901	07/1947	FMS
51.070	5170	328	Boussu	121	../1902	07/1949	FTY
51.071	5171	329	St-Léonard	817	../1889	02/1954	FKR
51.072	5172	331	Energie	97	../1903	05/1954	AC/FLU
51.073	5173	336	Boussu	122	../1902	08/1951	FYM
51.074	5174	341	La Meuse	1144	../1889	09/1956	LNC
51.076	5176	343	Carels	10	07/1867	02/1950	FMS
51.077	5177	345	Carels	5	04/1867	04/1958	LNC
51.078	5178	347	Energie	99	../1903	05/1957	FYM
51.083	5183	397	Biesme	10	../1904	02/1952	FKR
51.085	5185	412	St-Léonard	1348	../1903	03/1953	FTY
51.086	5186	420	La Meuse	1145	../1889	03/1953	FKR
51.087	5187	443	Energie	119	../1905	08/1951	FYM
51.090	5190	468	Tubize	397	04/1881	06/1956	FEO
51.091	5191	482	Biesme	23	../1905	12/1952	FKR
51.098	5198	524	La Meuse	1508	../1899	03/1952	FYM
51.099	5199	528	St-Léonard	669	../1884	05/1952	LNC
51.102	5202	547	Evrard	380	../1881	03/1956	LNC
51.103	5203	556	Boussu	133	../1903	05/1953	FLS
51.105	5205	558	St-Léonard	970	../1895	02/1950	FKR
51.106	5206	559	St-Léonard	971	../1895	07/1949	GT
51.108	5208	572	La Meuse	1510	../1899	07/1953	GT
51.115	5215	660	Boussu	139	../1903	07/1949	ANS
51.116	5216	675	Boussu	140	../1904	12/1959	LNC
51.118	5218	694	St-Léonard	1075	../1897	10/1952	LNC
51.120	5220	717	Boussu	144	../1903	08/1952	LNC
51.125	5225	779	Tubize	1046	../1896	07/1949	GT
51.126	5226	782	Biesme	8	../1903	05/1952	FMS
51.129	5229	841	Tubize	1047	../1896	02/1952	GT
51.130	5230	851	Carels	72	03/1875	06/1953	GT
51.131	5231	853	(inconnu)	(--)	06/1879	10/1952	LNC
51.133	5233	867	St-Léonard	1077	../1897	12/1952	FYM
51.136	5236	884	St-Léonard	673	../1884	11/1955	FKR
51.138	5238	893	Franco-Belge	711	../1890	10/1952	ANS
51.142	5242	1015	Hanrez	7	../1885	05/1952	FKR
51.144	5244	1019	Couillet	349	10/1876	02/1949	FMS
51.146	5246	1022	Couillet	352	11/1876	05/1952	LNC
51.148	5248	1140	St-Léonard	494	06/1879	06/1953	FMS
51.151	5251	1146	St-Léonard	505	11/1880	07/1949	FTY
51.153	5253	1150	Evrard	315	01/1880	03/1952	LNC
51.154	5254	1215	HaineStPierre	189	../1882	02/1955	FEO
51.155	5255	1217	Lambert	26	../1889	02/1950	NZ
51.156	5256	1248	Tubize	389	11/1880	06/1956	FMS
51.157	5257	1249	Tubize	390	11/1880	02/1949	LNC
51.158	5258	1250	Tubize	391	11/1880	07/1949	FTY
51.161	5261	1321	Tubize	400	04/1881	10/1952	FKR
51.164	5264	1327	St-Léonard	532	07/1881	02/1952	FKR
51.166	5266	1331	Evrard	338	04/1881	12/1957	FKR
51.168	5268	1490	Evrard	382	../1882	07/1947	FTY
51.170	5270	1492	St-Léonard	568	../1882	02/1950	MUT
51.173	5273	1497	Tubize	475	../1882	02/1950	FVY
51.174	5274	1499	Tubize	477	../1882	03/1955	FLS
51.175	5275	1502	Tubize	480	../1882	02/1950	FLS
51.176	5276	1504	Tubize	482	../1882	08/1951	FMS
51.177	5277	1505	HaineStPierre	164	../1882	03/1952	GT
51.179	5279	1513	HaineStPierre	172	../1882	02/1950	FMS
51.180	5280	1514	HaineStPierre	173	../1882	05/1955	FMS
51.182	5282	1657	HaineStPierre	192	../1882	08/1953	ANS
51.191	5291	2052	St-Léonard	985	../1895	04/1958	FMS
51.195	5295	2062	La Meuse	1301	../1894	12/1956	LNC
51.197	5297	2065	Hanrez	47	../1895	08/1957	FKR

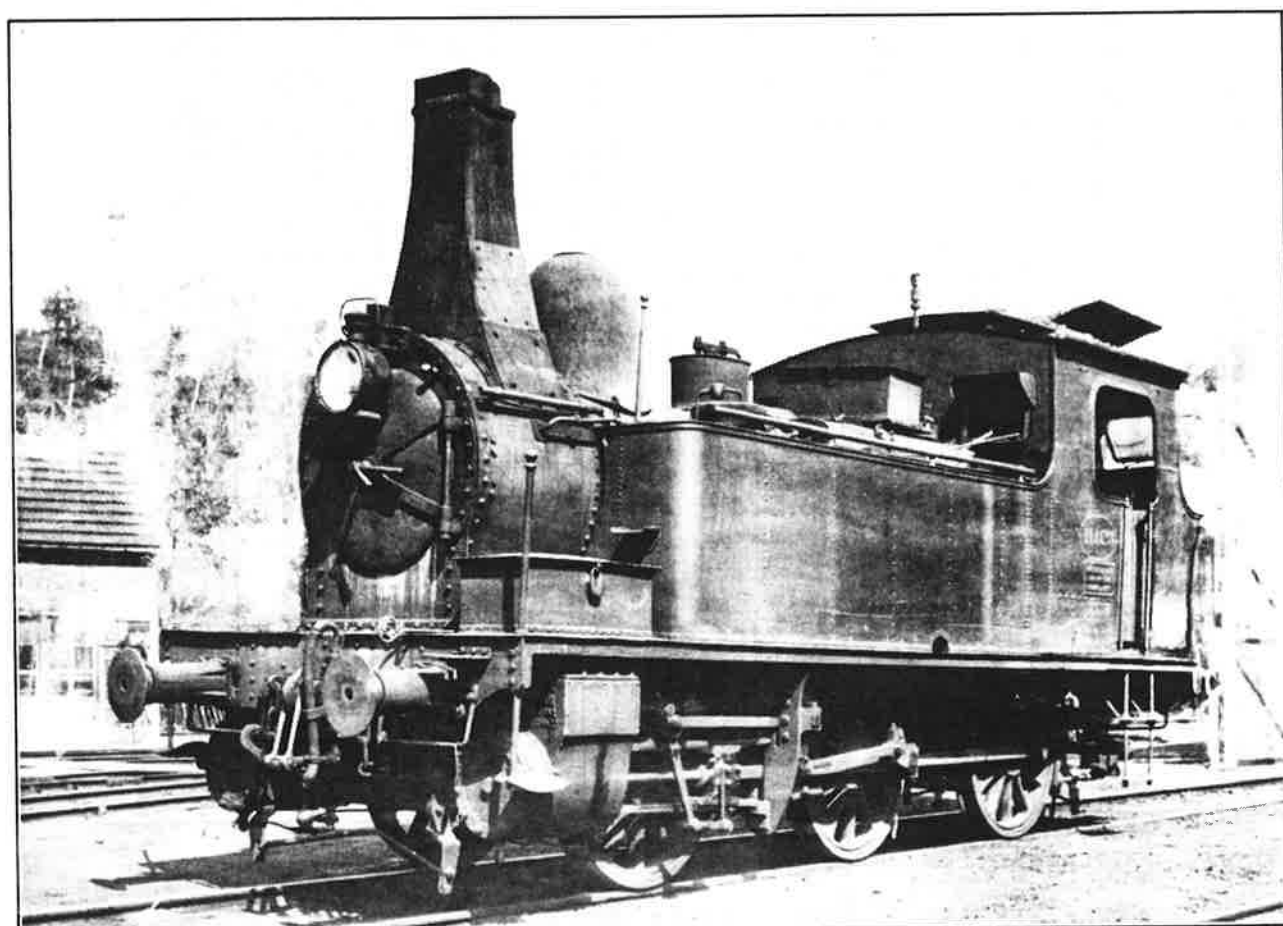
(\*) 51.010 : dernière remise propriétaire NZ mais LNC sur papier.

51.033 : dernière remise propriétaire MBX mais MUT sur papier. Elle ne porta en fait jamais le n° 51.033 qui lui avait été attribué et finit sa carrière marquée 5133, car elle fut mise hors service peu de temps avant l'application de la renumérotation.





*En attente de démolition, la locomotive type 11 n° 11.019 de la remise de Saint-Martin.*  
*photo G. Saelens - collection Ph. Dambly*



*Locomotive type 11 n° 11.025 de la remise de Walcourt - photo SNCB - coll. Dambly*

## Type 11

Ces locomotives-tender à trois essieux accouplés, cylindres et mécanisme extérieurs, foyer Belpaire, avaient été étudiées par la Société Saint-Léonard et étaient destinées aux services locaux de voyageurs. Elles pesaient 34 t en charge, et les roues avaient 1,200 m de diamètre. Elles furent construites au nombre de 102 exemplaires - Hanrez (37), Couillet (13), Carels (13), Saint-Léonard (12), Tubize (8), La Meuse (6), Franco-Belge (5), Cockerill (3), Haine-Saint-Pierre (3), Boussu (1), Lambert (1) - et en trois séries datant de 1888, 1894 et 1897. L'emplacement du dôme et des soupapes ainsi que la cheminée, carrée sur les premiers exemplaires et tronconique sur les derniers, permettaient de distinguer ces différentes séries.

A la renumérotation du 1er octobre 1931, l'effectif s'élevait à 47 locomotives qui reçurent les numéros 1100 à 1146. Quant à la renumérotation en vigueur à partir du 1er janvier 1946, elle fut appliquée sur 21 locomotives dont les numéros figurent dans le tableau repris ci-après :

Numérotations			Constructeur		Année de		Dernière remise propriétaire
01.01.46	01.10.31	à la livraison	nom	n°	prise en écritures	mise hors écritures	
11.001	1101	206	La Meuse	1123	../1889	05/1948	FSU
11.003	1103	219	St-Léonard	785	../1888	04/1949	FSU
11.004	1104	221	Franco-Belge	677	../1888	03/1949	FSN
11.006	1106	226	Franco-Belge	679	../1888	05/1948	FSU
11.007	1107	237	Cockerill	1547	../1888	04/1949	FSD
11.010	1110	267	Hanrez	62	../1898	02/1949	FSN
11.015	1115	325	Couillet	922	../1888	06/1948	FSU
11.018	1118	353	Couillet	925	../1888	06/1948	FSD
11.019	1119	400	Tubize	723	../1888	06/1948	NZ
11.022	1122	434	Hanrez	53	../1896	03/1949	NZ
11.023	1123	435	Hanrez	54	../1885	04/1949	FR
11.024	1124	436	Hanrez	55	../1896	03/1949	FT (*)
11.025	1125	437	Hanrez	46	../1895	04/1949	LWC
11.033	1133	495	Hanrez	22	../1888	05/1948	FSU
11.035	1135	1957	Couillet	1006	../1891	04/1949	FR
11.036	1136	1959	Couillet	1008	../1891	04/1949	FSD
11.037	1137	1960	Couillet	1009	../1891	06/1948	FSD
11.038	1138	1961	Couillet	1010	../1891	04/1949	FY
11.041	1141	2118	Tubize	869	../1892	06/1948	FT
11.043	1143	2214	St-Léonard	1057	../1897	05/1949	FSU
11.046	1146	2219	St-Léonard	1062	../1897	04/1949	LWC

(\*) dernière remise d'activité : FSN jusqu'en 03/45, ensuite hors service à FT

Signification des abréviations utilisées dans cet article :

a) constructeurs de locomotives :

La Meuse : Ateliers de construction de La Meuse, Sclessin.  
 St-Léonard : Société Saint-Léonard à Liège.  
 Evrard : Cie belge pour la construction de matériel de chemin de fer, Charles Evrard, Bruxelles.  
 Franco-Belge : Société Franco-Belge de matériel de chemin de fer, La Croyère  
 Cockerill : Société John Cockerill, Seraing.  
 Hanrez : Ateliers Zimmerman et Hanrez, Monceau-sur-Sambre.  
 Couillet : S.A. de Marcinelle et de Couillet.  
 Tubize : Société métallurgique et charbonnière, Tubize.  
 Lambert : Ateliers Lambert, Marcinelle.  
 Energie : L'Energie, Marcinelle.  
 Haine-St-Pierre : Forges, usines et fonderies de Haine-St-Pierre.  
 Boussu : Ateliers de construction de Boussu.  
 La Meuse : Ateliers de construction de La Meuse, Sclessin.  
 Carels : Carels Frères, Gand.  
 Biesme : La Biesme, Bouffioulx.

b) Remises à locomotives :

FSU : Baulers	ANS : Ans	FLS : Aalst
FNS : Sint-Niklaas	FVY : Gouvy	FTY : Tournai
FSD : Oostende	FBC : Braine-le-Comte	MBX : Bertrix
NZ : St-Martin	FMS : Mons	MUT : Latour
FR : Brugge	FEO : Ronet	FKR : Merelbeke
FT : Dendermonde	FYM : Muizen	GT : Haine-St-Pierre
LWC : Walcourt	FLV : Leuven	FMY : Montignies
FY : Ieper	LNC : Monceau	

AC/FLU : Atelier central de réparation de Luttre

MICHEL HERBIET

documentation : SNCB / R. Huysman / Ph. Dambly

à suivre...

## annales

En 1987, le journal "Le Soir" célébrait son centième anniversaire. Parmi les événements rappelés à cette occasion, Michel Herbiet a retenu pour nous :

1972      Le 15 juin en France, un tunnel de chemin de fer s'effondre au passage de deux trains, à Vierzy, aux environs de Soissons. Cette catastrophe ferroviaire fait 40 morts et 76 blessés.

Six ans déjà que la traction vapeur a pris fin dans notre pays. Pour ceux qui l'ignoraient encore, la SNCB lance cette année une campagne de publicité, pour rappeler cet événement. Dans tout le pays apparaît sur les panneaux publicitaires une locomotive émettant une fumée bien noire pour justifier pleinement le texte y figurant "Depuis 1966 ce train polluant n'existe plus". Pour la région flamande le texte est "deze luchtvervuiler verdween voorgoed in 1966", ce qui traduit donne ceci : "Cette pollueuse est disparue pour du bon en 1966".



depuis 1966  
ce train polluant  
n'existe plus

NDLR : cette campagne publicitaire eut pour effet de mécontenter tous les amis des locomotives à vapeur, car si ces dernières étaient salissantes, elles n'étaient, selon eux, nullement polluantes. De plus la locomotive représentée était la 29.013 dont la cheminée était affublée d'une visière, anomalie qui déclencha l'hilarité des connaisseurs.

Samedi 2 septembre 1972, gare de Schaerbeek en début d'après-midi, des milliers d'amis des locomotives à vapeur sont présents pour saluer celle qui, en tête de son train, va emmener des voyageurs pour un parcours sur des lignes situées à l'ouest de la capitale. Organisé par l'Amutra, ce voyage, effectué avec la locomotive 29.013 qui, rappelons-le, avait remorqué le 20 décembre 1966 le dernier train de voyageurs à vapeur de la SNCB, constitue une première dans notre pays. Événement d'autant plus extraordinaire que ce voyage est organisé l'année même où la SNCB se targue de la disparition depuis 1966 de la traction vapeur dans notre pays.

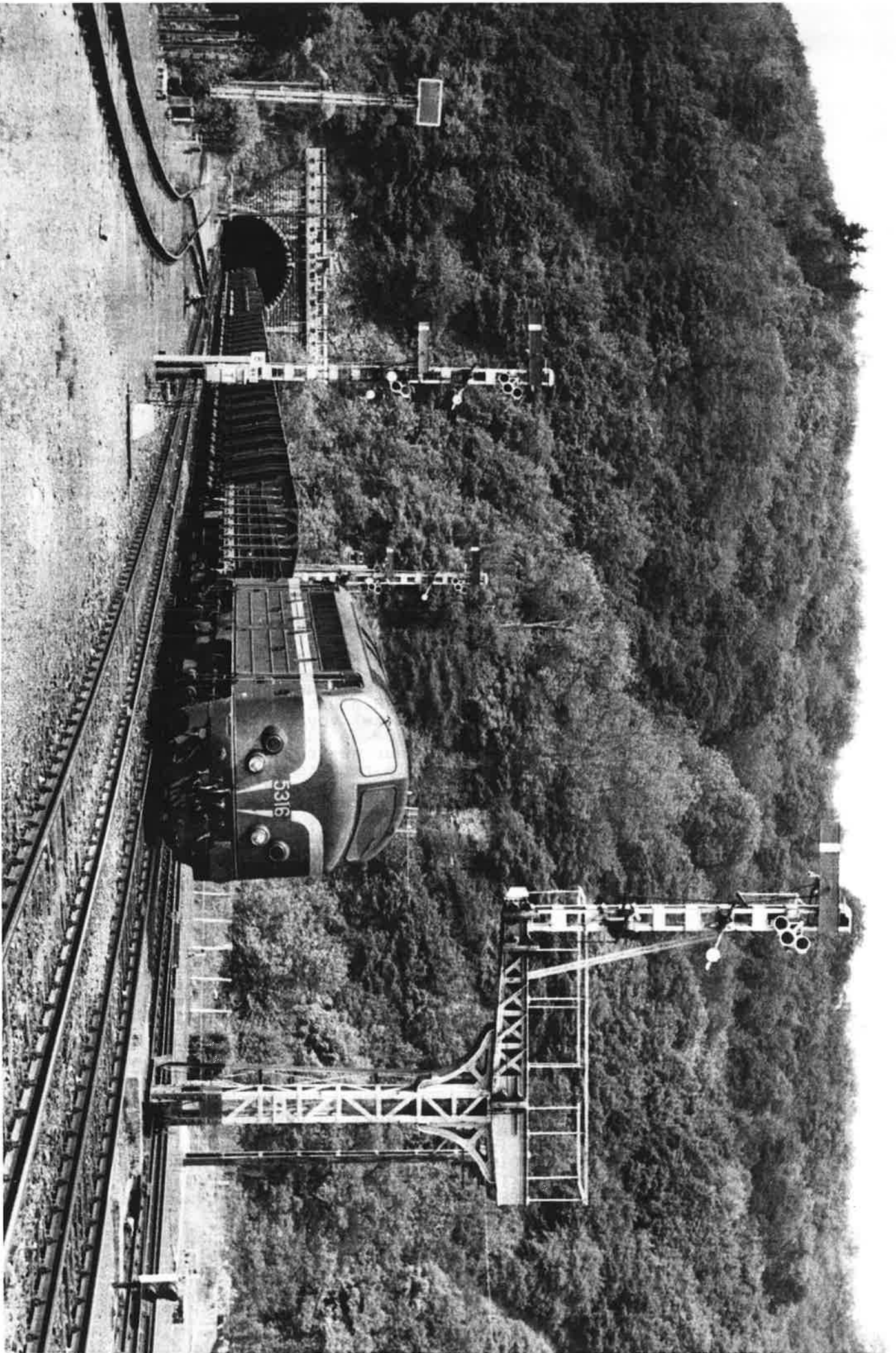
NDLR : voyage mémorable pour tous ceux qui l'ont vécu. La première partie au moyen de voitures du type GCI de Schaerbeek à Halle par la ceinture "Est", ensuite rame composée de voitures du type L sur le parcours Halle-Enghien-Zottegem-Aalst- Denderleeuw-Jonction Midi-Nord (avec HLE pilote) pour rentrer à Schaerbeek avec pour tous les voyageurs l'espoir de revivre un tel voyage l'année suivante. Mais comme Soeur-Anne les amateurs de la traction vapeur ne virent rien venir car le Directeur général de la SNCB de l'époque avait, après avoir vu le reportage télévisé et les photos parues dans la presse se rapportant à ce voyage, décidé que de telles manifestations ne se reproduiraient plus tant qu'il serait en place. Le motif invoqué était l'indiscipline manifestée par certains voyageurs qui n'avaient pas respecté les consignes de sécurité en vigueur lors de ce genre d'événements. Parole tenue car il fallut attendre 1976 pour revoir notre 29.013 à l'occasion du 50e anniversaire de la SNCB.

1974

Jeudi 15 août, en début de soirée, le train de voyageurs Charleroi-Bruxelles-Anvers déraile sur le pont du canal à Luttre. Une des voitures prend feu et tombe sur le chemin de halage tandis que cinq autres se couchent sur la voie. Le bilan de ce déraillement s'élève à 17 morts.

NDLR : ce train était constitué d'AM "double type 50" livrées à la SNCB en 1950 au nombre de 25 unités, numérotées 010 à 034 et utilisées uniquement sur la relation Antwerpen-Charleroi car les gares y étaient munies de quais dont la hauteur permettait aux voyageurs l'utilisation de ce type d'automotrices. Les dégâts matériels furent très importants : les deux éléments de l'AM 021, l'élément AB de l'AM 012 et l'élément BD de l'AM 028 furent très endommagés et jugés irréparables. Aussi en 1975, les AM 021 et 012 furent sorties d'écritures et l'AM 28 fut reconstituée avec son élément AB et l'élément BD de l'AM 012.

Le 31 août, l'express Belgrade-Dortmund déraile à l'entrée de la gare de Zagreb en Yougoslavie. Le bilan de cette catastrophe ferroviaire s'élève à 120 morts et 150 blessés.





# modélisme

## nouveautés

---

### ROCO LOCOMOTIVE DIESEL 6215 DE LA SNCB

---

Exemplaire unique, en livrée bleu/jaune, d'une diesel de la série 62 équipée d'une génératrice pour le chauffage électrique des trains de voyageurs. Comme, à part la livrée et la présence d'une prise pour le chauffage électrique, rien ne distingue la 6215 de ses soeurs, ROCO aurait eu tort de ne pas proposer cette version de son excellent modèle.

La livrée est bien appliquée, avec une bonne séparation des teintes malgré quelques imperfections au niveau des phares.

Malheureusement le bleu choisi par ROCO est beaucoup trop foncé, au point que cela choque au premier coup d'oeil. Mais où vont-ils donc chercher leur documentation ?

Plus intéressante sans nul doute, la version en ancienne décoration verte à filets jaunes qui devrait sortir tout prochainement.

---

### MÄRKLIN LOCOMOTIVE DIESEL 5401 DE LA SNCB

---

Modèle aussi vénérable que raccourci (moins raté que les autres cependant) qui vient de recevoir quelques modifications :

- décoration actuelle conforme à celle de la 5401 - la dernière dans cette livrée - mais dans un vert qui n'a toujours rien de belge.
- doubles phares à chaque extrémité, bien réalisés. Seuls les blancs sont fonctionnels, comme c'est l'usage chez Märklin.
- nouveaux tampons, rectangulaires, en matière plastique. Ils sont correctement détaillés.
- et... deux mains courantes sur chaque "nez", une particularité des 16 luxembourgeoises (lesquelles n'ont pas de doubles phares) qui n'a jamais figuré sur aucune de leurs soeurs de la SNCB.  
Et dire qu'il s'agit d'une MODIFICATION d'un modèle qui, sur ce point, était correct ! C'est à se taper...

---

### KLEIN MODELLBAHN WAGON TOMBEREAU À DEUX ESSIEUX DE LA SNCB (RÉF. 3088)

---

Version belge du merveilleux petit tombereau déjà sorti en plusieurs autres décorations. Il s'agit du plus beau modèle de tombereau à 2 essieux réalisé à ce jour : un parfait respect de l'échelle, une gravure fine et détaillée, des inscriptions parfaitement nettes et - originalité - une reproduction assez convaincante des déformations subies par les tôles après un long service...

La version belge ne diffère que par la couleur (correcte) et l'immatriculation. Cette dernière est incomplète : il y manque le numéro de type SNCB (1215 B0) qui devrait se trouver à droite : il ne fait défaut sur aucun des wagons de la SNCB.

Ceci dit, il convient de préciser que ces wagons ont tous disparu depuis plusieurs années (1984 au moins) ou bien ont été transformés (Elo pour le transport de caisses de verre, dès 1974).

Quant à la mention "époque III/IV" qui figure sur la boîte, on se demande à quoi elle peut bien rimer, le marquage étant bien typique de l'époque IV... Une décoration un peu plus ancienne, avec le grand monogramme, serait souhaitable. Mais cette époque ne semble guère inspirer les fabricants.

# wagons

## Les tombereaux à bogies

### 1. les tombereaux à bogies de la sncb

Dans le cadre de la modernisation du matériel à marchandises et d'une tendance générale vers des wagons de plus grande capacité, les tombereaux classiques à deux essieux se sont vu peu à peu remplacer, à partir des années 70, par des modèles plus grands à bogies : les Eas et Eaos (\*). Construits selon un plan standard, ces nouveaux wagons ne présentaient que de minimes différences selon les constructeurs ou les réseaux propriétaires (ce qui ne pouvait manquer de séduire les constructeurs de trains miniatures).

Ces wagons sont chargés de matières diverses, généralement en vrac : charbon et coke (encore qu'on utilise de préférence des wagons spécialisés pour ce transport tels que des trémies à 2 essieux ou à bogies), mitrailles, déchets de scierie, sable, bois de mine (jamais en vrac), etc...

A la SNCB, trois séries de tels wagons ont vu le jour en 1972 : les types 1415 A0 (Eas, basculable en bout, aux extrémités munies de portes oscillantes verrouillables), A1 et A2 (Eaos, non basculables en bout). Il s'agissait de lots importants : respectivement de 1000, 670 et 500 wagons.

Très vite ces wagons ont présenté des faiblesses de structure qui ont nécessité un renforcement de leurs parois latérales. Ce problème doit avoir été propre aux modèles belges, si bien que leurs renforts latéraux typiques permettent de les repérer au premier coup d'oeil au milieu d'un convoi très "international".

Bon nombre de wagons des types 1415 A0 et A1 sont aujourd'hui garés et ne passent plus en révision. Ils portent sur leurs flancs un 'X' blanc avec la date de réforme. Il semble que le même sort n'affecte encore qu'un nombre plus restreint d'exemplaires du type 1415 A2.

En 1983 est apparue une nouvelle série de 750 wagons Eaos du type 1415 A3. Ceux-ci ont été construits plus solidement et présentent sur leurs flancs des profilés en 'H' dont les dimensions sont le double de celles des profils en 'U' des trois séries précédentes. Des renforts horizontaux et diagonaux n'ont donc plus été nécessaires, si bien que les wagons de cette série peuvent être confondus avec leurs homologues étrangers (allemands en particulier). Mais un examen attentif révèle des profils verticaux plus gros sur les belges que sur tous les autres, comme si on était passé chez nous d'un extrême à l'autre!

### 2. les modèles réduits H0

Bien qu'on trouve de superbes modèles aux échelles 1 et 0, je ne parlerai pas de ces maquettes qui n'intéressent qu'un nombre restreint d'amateurs (fortunés).

Sauf erreur ou omission de ma part, il n'existe aucune reproduction en H0 ou en N d'un Eas à parois de bout oscillantes, même si une immatriculation parfois fantaisiste peut le faire croire. Des Eaos, en revanche, figurent dans les catalogues de JOUEF (qui fut

(\* ) Dans le code international de désignation des wagons, la lettre majuscule 'E' désigne un wagon tombereau de type courant; 'a' précise qu'il est à 2 bogies de 2 essieux, 'o' qu'il n'est pas basculable en bout et 's' qu'il est apte à circuler à 100 km/h. NB : la signification des lettres 'a' et 'o' dépend de la catégorie de wagons.



le pionnier), de LIMA, LILIPUT, RIVAROSSO et MÄRKLIN. En 'HO', seuls FLEISCHMANN et ROCO se sont abstenus à ce jour. En 'N', on n'en trouve ni chez MINITRIX ni chez FLEISCHMANN mais bien chez ROCO et LIMA.

JOUEF a été la première firme à reproduire un wagon Eaos, et celui-ci figure toujours à son catalogue (réf. 6572). Le modèle choisi est immatriculé, comme de juste, à la SNCF.

avantages : dimensions exactes (sauf longueur) et gravure plus qu'honnête...

défauts : tampons "rabougris", bogie Y25 dépourvu de sabots de freins et dont la gravure n'est plus aux normes actuelles, inscriptions sur le châssis en relief et non en sérigraphie, attelages "hénaurmes"...

particularité : ce modèle présente un renforcement des montants latéraux dans leur tiers inférieur, ce qui le désigne tout naturellement comme base idéale pour la réalisation de versions belges 1415 A0, A1 ou A2.

LIMA : réf. 30 9064 (DB), 30 9065 (SNCF) et 30 9045 (CFF). Bon respect de l'échelle (sauf en hauteur au-dessus du rail) mais gravure approximative.

LILIPUT : réf. 244.51, 244.52, 244.59 (CFF)  
244.00 (DB), 244.05 (DB avec plateforme à un bout)  
244.72 (SNCF)  
244.95 (SNCB avec plateforme)

avantages : gravure très fine, détails rapportés, portes ouvrantes (sans concessions au détriment du respect de l'échelle)... et strict respect de l'échelle 1/87.

défauts : le type de bogie (Y25 moulé) convient pour les versions suisses mais pas pour les autres, attelages fixés aux bogies sans jeu latéral (attention aux petits rayons!).

remarques : LILIPUT a sorti naguère une version belge marquée Eas type 1415 A0 alors que le modèle, un Eaos, ne ressemblait guère à ce type SNCB.

Depuis est sortie une version munie d'une plateforme à une extrémité et marquée Eaos type 1415 A3. Il paraîtrait que quelques-uns de ces wagons possèdent une telle plateforme. Pour ma part, je n'en ai jamais vu, pas même en photo, et je serais heureux d'en savoir plus sur ce point précis.

Par ailleurs, le modèle est très correctement décoré, avec des inscriptions exactes, fines et complètes. Et il est aisé de supprimer au besoin la plateforme, à condition de raccourcir les tampons de ce côté au moyen d'une lime fine.

MÄRKLIN : réf. 4690 (DB), 4718 et 4789 (CFF), 4716 (SNCB).

qualités : dimensions presque exactes (échelle 1/88), belle gravure, modèle robuste. Le bogie Y25 est superbe, avec les sabots de freins disposés dans le plan des roues.

défauts : pas de boîtier normalisé pour têtes d'attelage interchangeables, alors qu'il s'agit d'une réalisation récente.

remarque : Le modèle SNCB (réf. 4716) est censé représenter le type 1415 A2. Son marquage est correct pour cette série et idéalement fin et détaillé. Malheureusement, le wagon Märklin correspond au type 1415 A3 (à d'infimes détails près) et non au 1415 A2. Eternel problème de documentation ! Une excuse - une fois n'est pas coutume - pour la célèbre marque allemande : le recueil de schémas publié par la SNCB est totalement inutilisable pour cette catégorie de wagons, car il induit en erreur sur des détails caractéristiques de telle ou telle tranche de construction. Une bonne documentation photographique doublée d'un carnet de notes et croquis s'avère indispensable si on ne veut pas "se planter"...

RIVAROSSO : réf. 2070 (FS) avec échelles et plateforme haute à une extrémité;  
réf. 2101 (FS) sans plateforme ni échelles.  
version belge (réf. ?)

qualités : bon respect de l'échelle, remarquable gravure (de loin la plus détaillée), bogie Y25 superbe (peut-être encore supérieur au Märklin).

défauts : trop "haut sur pattes" (défaut commun à tous les modèles de cette marque mais qu'il est possible de corriger sans trop de mal) et absence de boîtier normalisé pour attelages interchangeables.

particularités : Il s'agit d'un modèle italien, très typique : renforts diagonaux dispo-

autrement que sur les wagons belges, et sans renfort horizontal au centre; lisse moins épaisse que sur toutes les autres versions européennes; châssis avec poutre centrale bien visible.

Ces particularités très visibles font que ce modèle ne convient absolument pas pour en tirer des versions belges ou allemandes. Celles que propose la firme italienne sont purement fantaisistes!

Alors que de tels wagons circulent partout en rames ou tranches homogènes constituées de wagons de divers réseaux européens, pourquoi ne pas s'en tenir aux seuls modèles conformes (ou presque)? Il est vrai que le marketing a de ces exigences...

### 3. de vrais wagons belges ?

A lire les quelques remarques qui précèdent, on se rend compte qu'il n'existe pas vraiment de wagon Eaos SNCB "au-dessus de tout soupçon".

Pourtant il s'en faut de peu. Voyons donc ce que nous pourrions faire pour obtenir deux ou trois modèles corrects.

Type 1415 A3 (de 1983) - bases possibles : LILIPUT - (LIMA) - (MÄRKLIN)

Préférer le modèle LILIPUT, qui bénéficie d'un marquage correct et complet pour ce type. Il est indispensable de remplacer les bogies Y25 moulés par des Y25 soudés, car la différence est assez visible. J'ai utilisé des bogies en kit de chez feu DACKER, mais ce ne sont pas des merveilles de gravure ni d'exactitude. Le mieux serait d'adapter des bogies ROCO, MÄRKLIN ou RIVAROSSO si l'on peut s'en procurer.

Remplacer des bogies d'une marque par ceux d'une autre suppose toujours un peu de bricolage. Il n'y a pas de formule universelle, mais ce n'est jamais bien compliqué.

Notez que l'attelage - même court - peut être fixé rigidement au bogie (ce que fait LILIPUT) car ce dernier se trouve placé à l'extrémité du wagon. Si votre réseau ne présente pas de courbes et contrecourbes de petit rayon (horreur!) il n'y aura aucun problème.

Les puristes pourront améliorer les parois d'extrémités pour les rendre tout-à-fait conformes à la réalité (prendre quelques photos ou croquis dès qu'on a un de ces wagons à portée)... Quant aux "compteurs de rivets", ils auront à coeur de déplacer les organes de frein sous le châssis pour serrer la réalité d'encore plus près... Les "modélistes d'atmosphère" enfin apporteront l'indispensable patine qui distingue du jouet la véritable maquette.

Type 1415 A0 (Eas) et Type 1415 A1 (Eaos).

Ce qui vaut pour l'un vaut aussi pour l'autre, ces deux types étant rigoureusement identiques à la seule exception des parties oscillantes des parois de bout (Eas) que les habitués au travail de la plasticarte aimeront réaliser de toutes pièces. (Un bon exercice aussi pour un débutant : il n'abîmera rien et se contentera de coller sur son wagon les pièces dont il sera enfin satisfait...)

La meilleure base de départ est le modèle JOUEF.

Il faudra y coller des profilés de renfort (horizontaux et obliques) en plastique (par exemple Slater's ou Evergreen...) en se basant sur les photos et croquis dont on dispose. Le châssis rentrant aux extrémités, caractéristique de ces deux types, sera aisément reproduit : le wagon JOUEF possède cette particularité, dissimulée derrière le bord rectiligne du châssis qu'il suffira de découper au couteau X'Acto et de finir à la lime ou au papier émeri très fin. Les crochets d'ancrage seront confectionnés en plasticarte ou ils proviendront de votre "trésor" de pièces détachées (les miens sont des surplus de ROCO).

Reste le problème du marquage. Une partie est disponible dans une planche de décalcomanies JOCADIS : n° UIC et n° de Type SNCB. Le reste aura été conservé avec soin sur le modèle de base (cadre des charges autorisées). Tout n'y sera pas mais bien l'essentiel.

Type 1415 A2 (Eaos) : identique au Type 1415 A1 à l'exception du châssis non rentrant.

Le wagon JOUEF convient aussi. Il ne faudra pas modifier les extrémités du châssis, mais seulement reculer légèrement les crochets d'ancrage ou en placer de nouveaux. Mais pour le marquage, c'est une autre affaire...

Autre formule, préférable : utiliser le modèle Märklin en prenant soin de ne pas abîmer son marquage si fin et si complet.

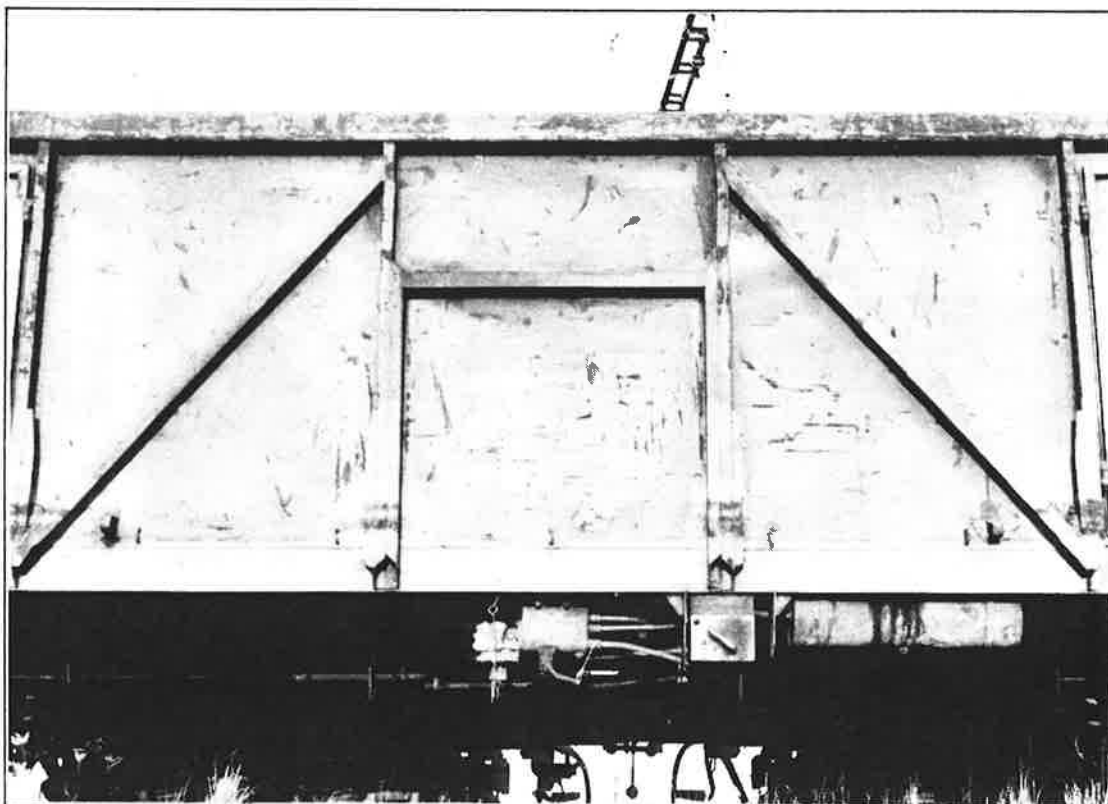
L'idéal serait d'amincir les profilés verticaux de la caisse - travail assez délicat - avant de leur adjoindre les renforcements typiques.

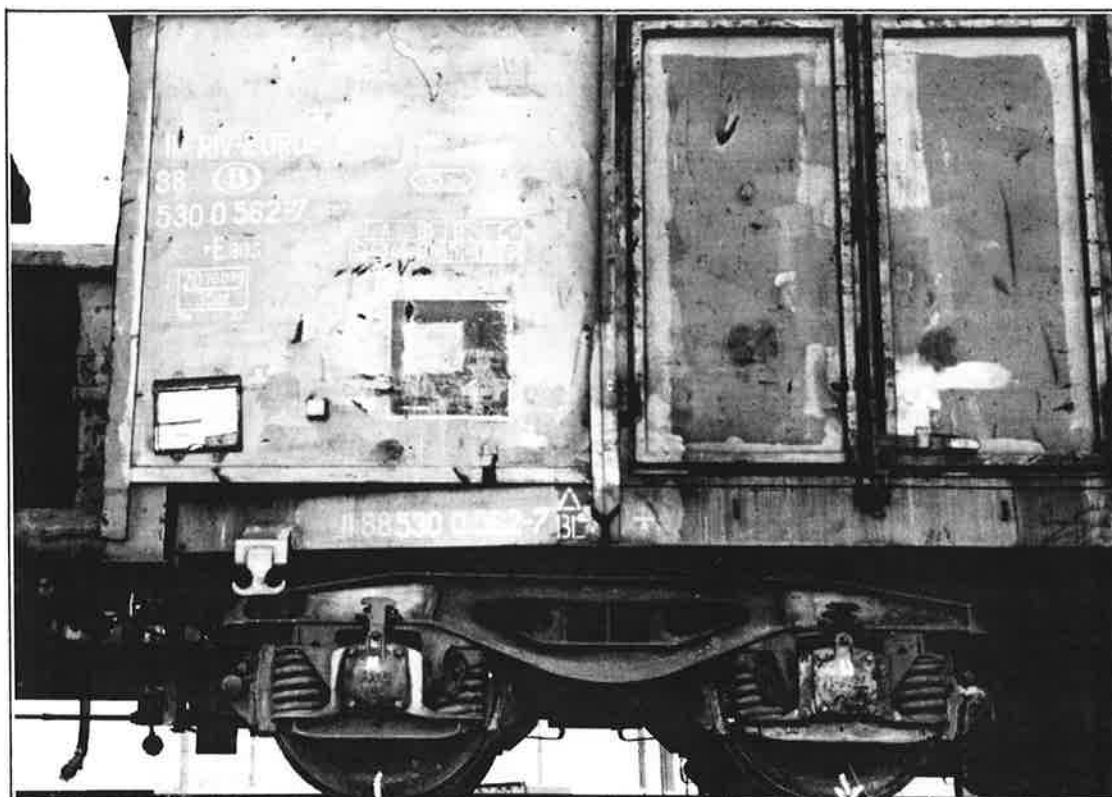
Comme pour le premier exemple cité, on poussera le souci du détail jusqu'où on le voudra bien...



▲ Derrière le '80' Märklin, un Eaos français (JOUEF) et un belge (Type 1415 A 1) sur la même base, puis un italien (RIVAROSSO) et un Type 1415 A 3 SNCB (LILIPUT + bogies DACKER).

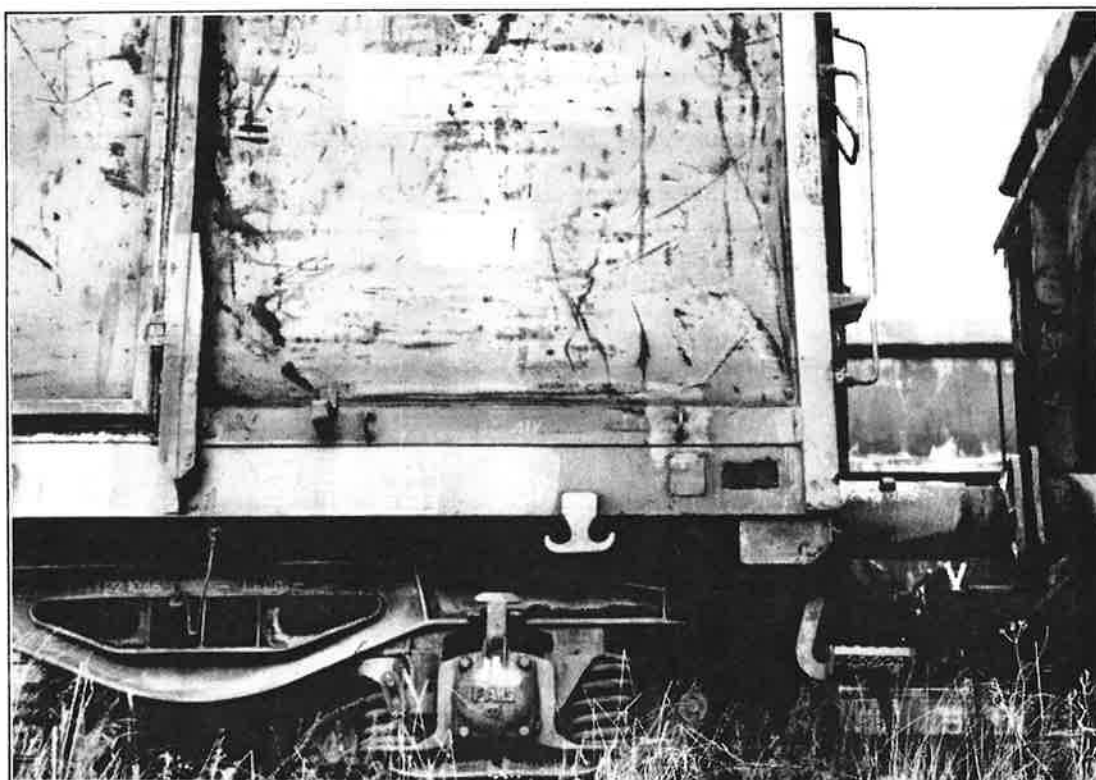
▼ Renforcements latéraux sur un tombereau SNCB (Type 1415 A 1) - Ronet, décembre 1988.





▲ *Détail (châssis rentrant) d'un Type 1415 A 1*

▼ *Châssis non rentrant d'un Type 1415 A 2*



Ces quelques transformations et améliorations constituent des exercices simples qui peuvent être menés à bien en deux ou trois soirées (sans la peinture ni la patine, bien entendu). Et s'il ne faut pas remplacer de bogies, cela ne coûte presque rien. Quelques wagons typiquement belges pourront alors prendre place, comme en réalité, parmi d'autres tombereaux à bogies, français, suisses, allemands et italiens. Bon amusement !

ANDRÉ-MARIE DUCARME









1 9 8 9

CALENDRIER  
KALENDER

	JANVIER JANUARI							FÉVRIER FEBRUARI							MARS MAART						
sem./week	52	1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	9	10	11	12	13					
l m	2	9	16	23	30	6	13	20	27	6	13	20	27								
m d	3	10	17	24	31	7	14	21	28	7	14	21	28								
m w	4	11	18	25	1	8	15	22	29	1	8	15	22	29							
j d	5	12	19	2	9	16	2	9	16	2	9	16									
v v	6	13	20	3	10	17	3	10	17	3	10	17									
s z	7	14	21	4	11	18	4	11	18	4	11	18									
d z	1	8	15	22	29	5	12	19	26	5	12	19	26								

	AVRIL APRIL							MAI MEI							JUIN JUNI						
sem./week	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	22	23	24	25	26						
l m	3	10	17	24	1	8	15	22	29	5	12	19	26								
m d	4	11	18	25	2	9	16	23	30	6	13	20	27								
m w	5	12	19	26	3	10	17	24	31	7	14	21	28								
j d	6	13	20	4	11	18	4	11	18	1	8	15									
v v	7	14	21	5	12	19	5	12	19	2	9	16									
s z	1	8	15	22	29	6	13	20	27	3	10	17									
d z	2	9	16	23	30	7	14	21	28	4	11	18	25								

	JUILLET JULI							AOÛT AUGUSTUS							SEPTEMBRE SEPTEMBER						
sem./week	26	27	28	29	30	31	31	32	33	34	35	35	36	37	38	39					
l m	3	10	17	24	31	7	14	21	28	4	11	18	25								
m d	4	11	18	25	1	8	15	22	29	5	12	19	26								
m w	5	12	19	26	2	9	16	23	30	6	13	20	27								
j d	6	13	20	3	10	17	3	10	17	7	14	21									
v v	7	14	21	4	11	18	4	11	18	1	8	15									
s z	1	8	15	22	29	5	12	19	5	12	19										
d z	2	9	16	23	30	6	13	20	27	2	9	16									

	OCTOBRE OKTOBER							NOVEMBRE NOVEMBER							DÉCEMBRE DECEMBER						
sem./week	39	40	41	42	43	44	44	45	46	47	48	48	49	50	51	52					
l m	2	9	16	23	30	6	13	20	27	4	11	18	25								
m d	3	10	17	24	31	7	14	21	28	5	12	19	26								
m w	4	11	18	25	1	8	15	22	29	6	13	20	27								
j d	5	12	19	2	9	16	2	9	16	7	14	21									
v v	6	13	20	3	10	17	3	10	17	1	8	15									
s z	7	14	21	4	11	18	4	11	18	2	9	16									
d z	1	8	15	22	29	5	12	19	26	3	10	17	24	31							



# BIBLI

1	2	3	4
5	6	7	8
9	10	11	12
13	14	15	16
17	18	19	20
21	22	23	24
25	26	27	28
29	30	31	32
33	34	35	36
37	38	39	40
41	42	43	44
45	46	47	48
49	50	51	52
53	54	55	56
57	58	59	60
61	62	63	64
65	66	67	68
69	70	71	72
73	74	75	76
77	78	79	80
81	82	83	84
85	86	87	88
89	90	91	92
93	94	95	96
97	98	99	100

